

Patentemplar

DEUTSCHES REICH



AUSGEBEN AM
23. JANUAR 1934

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

№ 591 567

KLASSE **77f** GRUPPE 18⁰⁷

77f H 336. 30

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 4. Januar 1934

Frank Hornby in Liverpool, England

Durch Federaufzug angetriebenes Fahrspielzeug

Frank Hornby in Liverpool, England

Durch Federaufzug angetriebenes Fahrspielzeug

Patentiert im Deutschen Reiche vom 23. Dezember 1930 ab

Die Priorität der Anmeldung in Großbritannien vom 8. November 1930 ist in Anspruch genommen.

Die Erfindung bezweckt, bei durch Feder-
aufzug angetriebenen Spielzeugen, besonders
Fahrzeugen, wie Lokomotiven, eine dauer-
hafte Verbindung der Aufzugsfeder mit der
5 Aufzugswelle und dem Anfangszahnrad zu
erreichen. Zu diesem Zweck ist als Verbin-
dung des von der Aufzugsfeder angetriebenen
Anfangszahnrades mit der Aufzugswelle
durch ein an sich bekanntes, dicht an dem
10 Anfangszahnrad anliegendes Sperrad erfin-
dungsgemäß ein zur Befestigung der Feder
dienender, auf der Aufzugswelle festsitzender
Kupplungsteil vorgesehen, der seitlich in das
Sperrad eingreifende diametrale Zungen und
15 an seinen Enden Versteifungsscheiben besitzt.

Die Erfindung ist in der Zeichnung bei-
spielsweise dargestellt.

Abb. 1 ist die Vorderansicht des Sperrades,

Abb. 2 ist die Seiten- und die Vorderansicht
20 des Kupplungsteiles.

Abb. 3 zeigt einen Axialschnitt durch die
zusammengefügten Teile nach Abb. 1 und 2.

Die übliche Verbindung der nicht darge-
stellten Aufzugsfeder mit der in Platinen 2
25 gelagerten Aufzugswelle 1 einerseits und dem
von der Feder angetriebenen Anfangszahn-
rad 3 andererseits mittels eines üblichen, dicht
an dem letzteren anliegenden Sperrades 4 ist
unzufriedenstellend. Die Erfindung bezweckt,
30 diese Verbindung zu verbessern, und zwar
durch undrehbares Aufsetzen eines Kupp-
lungsteiles 5 auf die Aufzugswelle 1, welcher
an seinen Enden je eine Versteifungsscheibe 6
besitzt, die mit einem viereckigen Loch 13
35 zum Durchtritt der Aufzugswelle 1 versehen
sind. Die Feder ist anstatt unmittelbar an
der Welle an diesem Kupplungsteil 5 be-
festigt. Die eine Scheibe 6 hat zwei diame-
trale, seitlich in das Sperrad 4 eingreifende
40 Zungen 7, welche sich an die Schultern α am
Ende der Schlitzes 8 in dem Sperrad 4 anlegen
können, wobei in einem viereckigen Loch 9
das Sperrad 4 auf die Aufzugswelle auf-

schiebbar ist. Das Sperrad enthält zwei
federnde Teile 10, deren Endteile 11 entspre- 45
chend ausgestanzt sind, um in die Lochun-
gen 12 des Anfangszahnrades 3 einzutreten.
Beim Aufziehen der Feder durch die Welle 1
wird die Beanspruchung zwischen der Welle
und dem Kupplungsteil 5 von den beiden 50
Scheiben 6 aufgenommen, wodurch eine viel
festere und dauerhaftere Verbindung sowie
eine größere Verbindungsfläche erzielt wird,
die gegen Abnutzung widerstandsfähig ist.
Das Sperrad 4 wird dabei einerseits infolge 55
des viereckigen Loches 9 und andererseits
durch das Anliegen der Zungen 7 an den
Schultern α gedreht. Die Endteile 11 an den
federnden Teilen reiten beim Aufziehen über
die Lochungen 12 des Anfangszahnrades und 60
greifen in diese jedesmal ein. Nachdem die
Feder aufgezogen worden ist, wird die Auf-
zugskraft zwecks Betätigung des Getriebes
sowohl durch den Kupplungsteil 5, dessen
Zungen 7 mit den Schultern α in Eingriff 65
kommen und das Sperrad 4 antreiben, als
auch unmittelbar durch die Welle 1 übertra-
gen, da die letztere in das Loch 9 eingreift.
Auf diese Weise wird die Verbindung gegen
70 Beanspruchung wesentlich widerstandsfähiger.

PATENTANSPRUCH:

Durch Federaufzug angetriebenes Fahr-
spielzeug, z. B. eine Lokomotive, dadurch 75
gekennzeichnet, daß als Verbindung des
von der Feder angetriebenen Anfangs-
zahnrades mit der Aufzugswelle durch
ein an sich bekanntes, dicht an dem An-
fangszahnrad anliegendes Sperrad ein zur 80
Befestigung der Feder dienender, auf der
Welle festsitzender Kupplungsteil vorge-
sehen ist, der seitlich in das Sperrad (4)
eingreifende diametrale Zungen (7) und
an seinen Enden Versteifungsscheiben (6) 85
besitzt.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1

Abb. 2

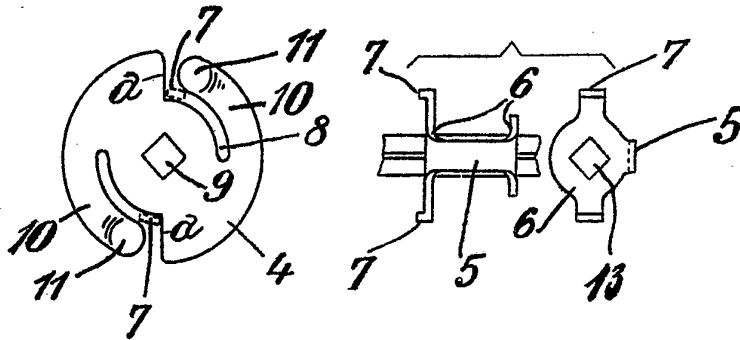


Abb. 3

